

**Suzuki Vitara přechází na hybridní pohon, umí opravdu ušetřit**

Autoři: pro iDNES.cz, Lukáš Vaverka

26. května 2020

Podruhé během necelých dvou let mění oblíbená Vitara nabídku motorů. Nově sází výhradně na spojení benzinového turba s elektromotorem. Slibuje výraznou úsporu paliva a teoretické předpoklady dokáže potvrdit i v praxi.

Při modernizaci na podzim 2018 se Suzuki Vitara v souladu se současnými trendy vzdala atmosférické šestnáctistovky i stejně velkého turbodieselu a místo nich nabídla dvojici přeplňovaných benzinových motorů, litrový tříválec a čtyřválcovou čtrnáctistovku. Po roce a půl přichází další výrazná korekce kurzu. Tříválec je již věcí minulosti (zřejmě kvůli malému zájmu u zákazníků, kteří dostali na výběr) a čtyřválec prošel hloubkovou modernizací. Ta se zaměřila hlavně na snížení spotřeby, tedy parametru, který je v podobě udávaných emisí CO<sub>2</sub> dnes tím nejsledovanějším. Mírně klesl maximální výkon, proti tomu motor posílil v nejčastěji využívaných otáčkách a na pomoc si přibral elektromotor zapojený dle principu „mild hybrid“.

To znamená především toto: elektřina vydatně pomáhá, ale sama auto pohánět nemůže. Elektrické zařízení ISG, které nahrazuje startér, alternátor a ještě slouží jako elektromotor, má totiž 10 kW a 53 Nm. To je znát, ale na rozpohybování třináct metráků těžkého SUV by to stačilo stěží.

Vlastně nový motor, zůstal mu jen objem  
Na první pohled se hybridní motor BoosterJet tváří jako jinak naladěná a o elektromotor doplněná varianta stávající pohonné jednotky. Ve skutečnosti ale zůstal zachován v podstatě jen objem motoru – nové je turbo, vstřikování s vyšším tlakem, vzrostl kompresní poměr, přepracování se dočkal ventilový rozvod a olejové čerpadlo má proměnlivý průtok. Stejná pohonná jednotka si našla cestu i do většího crossoveru S-Cross a podle neoficiálních informací se objeví i ve Swiftu Sport.

Pokud vám to přijde škoda, pak vězte, že klíčová přednost hybridního pohonu od Suzuki tkví někde jinde. Celá elektrická výstroj přidává k hmotnosti Vitary pouhých 30 kg a neubírá nic z vnitřního prostoru a praktické využitelnosti. Baterie a měnič napětí (elektromotor pracuje pod 48 V, zbytek elektrické sítě klasicky pod 12 V) našly místo pod předními sedadly, kde nijak nepřekáží a jsou blízko těžiště. Kufr proto zůstává stejně velký a i nadále je pod ním prohlubeň na (příplatkovou) dojezdovou rezervu.

Že je něco jinak než dosud, se pozná poměrně snadno. Motor pod kapotou vypadá o poznání jinak a má i jiný zvuk. Reakce na plyn jsou v nízkých otáčkách podstatně živější, prodlouženým převodům šestistupňového manuálu navzdory. Elektromotor je totiž dost silný na to, aby zvýšil celkový točivý moment hnací soustavy ve chvílích, kdy ještě turbo nezabírá naplno. Přesné hodnoty Suzuki tají, ale rozdíl je opravdu znát.

Citlivé zacházení odmění tabulkovou spotřebou

Aby bylo čím pomáhat se zrychlováním, je ale potřeba baterii dobít. To se děje při každém ubrání plynu – a dost výrazně. Vitara umí brzdným efektem elektromotoru na rovině při postupném podřazování rekuperovat energii natolik vydatně, až sama zastaví. Pod nějakými 20 km/h, což odpovídá otáčkám lehce nad volnoběhem na dvojku, se motor na neutrálu úplně vypne a veškerá elektrická výstroj je napájena z baterií.



Dá se s tím jezdit jen tak, většinu času aspoň trochu přišlapávat plynový pedál a dosahovat výborné spotřeby, zpravidla o pár deci nižší než s konvenčním pohonem. Takto jsme po městě jezdili za 6,5 l/100 km, což na SUV s pohonem všech kol rozhodně není špatné skóre. Anebo můžete upravit své návyky a využít potenciálu motoru naplno – pak jsme se na stejných trasách nejprve postupně propracovali pod šest litrů.

Tou fintou je osvědčený trik úsporných jezdců: vyřazování na neutrálu. Rekuperační brzdění je užitečná funkce zachraňující energii, která by při brzdění provozními brzdami přišla vniveč. Při jízdě z kopce se takto uchováva kinetická energie hezky kilojoul po kilojoulu, jak auto více méně samo udržuje rychlost jízdy. V mírnějších klesáních nebo v rovinatém terénu je už ale přínos diskutabilní.

Vitara samospádem dojede opravdu daleko. Pomáhá jí relativně nízká hmotnost, kvalitní pneumatiky Continental a nepochybně i nějaké drobné finty, které jsou tajemstvím konstruktérů. Díky citlivému střídání rekuperace a dojezdů na neutrál pojedete plynuleji a reálná spotřeba se ve městě po chvilce sžívání přiblíží udávaným 5,5 l/100 km – ne podle realističtější normy WLTP, ale podle starší NEDC, která se obecně považuje za odtrženou od praxe.

Přispívá k tomu i další nová funkce. Ve chvílích, kdy motor jede na volnoběh, neteče do něj žádné palivo. Na otáčkách volnoběhu ho totiž udržuje elektromotor. Stačí, aby byly splněny dvě podmínky: zahřátý spalovací motor a baterie nabitá na víc než zhruba 30 % (neboli dvě čárky z pěti na zobrazení stavu baterie). Jízdu na neutrál prakticky zadarmo prozradí hned dvě skutečnosti: ukazatel okamžité spotřeby na nule a nižší otáčky – elektromotor totiž poměrně nezvykle udržuje jako volnoběh jen nějakých 600 otáček za minutu.

Stejně technické finty se při vhodném využívání dobře využijí i za městem. Zkusili jsme zjistit spotřebu na poměrně členitém okruhu po silnicích druhé třídy s délkou 84 km, maximálním převýšením 226 metrů a celkově nastoupanými 900 metry. Zde jsme při průměrné rychlosti 67 km/h dosáhli průměrné spotřeby 4,6 l/100 km. To opět odpovídá udávané spotřebě v tomto režimu dle normy NEDC. Mild hybrid tedy stručně řečeno svůj účel plní přesně podle tabulkových údajů.



Existuje však jeden jízdní režim, kdy se veškerá elektrická výpomoc v autě jen veze – a to je dálnice. Při delší jízdě rychlostí 130 km/h se průměr ustálí na rovných sedmi litrech. To představuje úsporu přinejlepším pár deci proti původnímu motoru 1,4 BoosterJet. Spotřebu na dálnici příznivě ovlivňují především konstrukční změny spalovacího motoru a pak také prodloužené převody – na šestku při 130 km/h motor točí jen „dieselových“ 2600 otáček. Umírněná elektrifikace má budoucnost

Konkrétní příklad Suzuki Vitara ukazuje, že 48V mild-hybridní pohon své poslání dokáže přesvědčivě naplnit. Přidání relativně slabého elektromotoru ke stávající technice umožňuje oproti klasickému základu ušetřit palivo, z principu věci ve městě a na okreskách.

Suzuki tak našlo cestu, jak se elegantně a uživatelsky co nejpřívětivěji vypořádat s tlakem na snižování spotřeby – nejen v laboratoři, ale i na silnicích. Japonci v tom rozhodně nejsou sami, na podobné systémy teď přechází Ford, Hyundai s Kiou a všechny evropské prémiové značky. Mazda pak jde po svém trochu jinou cestou, i její nejnovější benzinové modely jsou ale mild hybridy, jen pracující s napětím 24 V.

Spolu s hybridem přichází malý facelift

Příchod hybridního pohonu Suzuki u Vitary spojilo také s nasazením nových předních světlometů. Ty přišly o charakteristický detail v podobě modře orámované čočky potkávacího světla, nově je v modré barvě vodorovná lišta navazující na linie masky chladiče. Osvětlení silnice zajišťují na každé straně tři moduly diod, zatímco dosud mělo dálkově světlo samostatnou parabolu s žárovkou.

Nová světla jsou nyní standardem, kdežto dříve měla Vitara ve dvou nižších úrovních výbavy halogenové světlometry a LED byly vyhrazeny vrcholné verzi Elegance. Spolu s tím získalo už i nejlevnější provedení Vitary také světelný a dešťový senzor nebo LED osvětlení zadní značky. Dalším rozšířením základní výbavy je standardně dodávaný adaptivní tempomat, autonomní brzdění, asistenty pro jízdu v pruzích a také automatická klimatizace.

Zdroj: [https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/suzuki-vitara-hybrid.A200514\\_211423\\_automoto\\_fdv](https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/suzuki-vitara-hybrid.A200514_211423_automoto_fdv)